

WISSELKOERIER



Voorwoord voorzitter

In dit nummer	
Voorwoord	1
't Seinhuis	3
Spoornieuws	4
De ontwikkeling van de spoorwegen in Nederland	7
De NS 1200, een karakteristieke Nederlandse E-lok	10
Amerikaans rijweekend in Februari	12

Op het moment dat ik dit voorwoord schrijf is Koning Winter in een harde strijd verwickeld met de alsmaar stijgende temperatuur. Gezien de plas water welke nu reeds op het ijs staat, lijkt het mij een verloren strijd. Hopelijk hebben diegenen welke de schaatsdrang niet konden onderdrukken nog even de kans gezien om op de ijzers te staan.

Op de Algemene Ledenvergadering heb ik de (voorzitters)hamer overgenomen van Gerrit Taapken. Ik wil Gerrit hierbij nogmaals danken voor alle tijd en energie welke hij in onze vereniging heeft gestoken de afgelopen jaren. Hetzelfde geldt uiteraard ook voor Gino Damen, welke de afgelopen 2 jaar met verve zijn taak als secretaris van onze vereniging heeft vervuld.

Edward Luxen werd herkozen als lid van het bestuur en omdat er zich verder geen kandidaten hadden gemeld, hebben wij daarmee nu de vreemde situatie dat het bestuur uit slechts vier leden bestaat in plaats van vijf.

En 2018 begon al zo vreemd.

Veel te vroeg hebben wij afscheid moeten nemen van Hans Doodeman. Ruim 20 jaar was hij lid van onze vereniging en heeft in deze jaren zich op velerlei wijze ingezet voor onze vereniging en bij velen van ons een plek in ons hart veroverd.

Maar ook leukere zaken.

Ridzert heeft zich bereid getoond om ons deelgenoot te maken in de geheimen van het maken van rotspartijen. Hou de agenda dus in de gaten. Hetzelfde geldt voor ons reisje dit jaar, VSM Terug naar Toen, welke gepland staat op 1 september.

In mijn welkomstwoord op de algemene ledenvergadering heb ik u verteld van mijn voornemen u allen uit te nodigen voor een persoonlijk gesprek. Buiten dat dit mij de gelegenheid geeft u wat beter te leren kennen, wil ik graag weten wat er in uw hoofd speelt aangaande de vereniging. Wat doen we goed, wat kan beter. Hoe ziet u de toekomst van de Vereniging, wat vindt u van de kleur van de wanden. Om maar aan te geven dat alles bespreekbaar is. Deze gesprekken met mij zijn strikt vertrouwelijk, dus ik hoop dat u mij het achterste van uw tong laat zien.

Dus al met al genoeg uitdagingen dit jaar.

Met vriendelijke groet,
Joop Buursma, voorzitter

Voorzitter:
J. Buursma

Secretaris:
E. Luxen

info@modelspoor
verenigingdrachten.nl

Penningmeester:
H. Bijl

Overige bestuursleden:
E. Cornelissen

MODELSPOORVERENIGING MD DRACHTEN E.O. K.v.K. Leeuwarden 40004627

Verenigingsruimte : Tussendiepen 6 Drachten
Secretariaat : Douwette 22 9254AR Hurdegaryp
e-mail : info@modelspoorverenigingdrachten.nl

Lidmaatschap

Leden : € 100,=
Gezinsleden + Juniorleden : € 50,=
(juniorleden t/m 17 jaar)
Donateurs : € 30,=
Betaling op : IBAN: NL54INGB0006037201 t.n.v. Modelsp.Ver.MD-Drachten
Ledenadministratie E. Cornelissen

Bijeenkomsten : woensdagavond 19.00 uur - 22.30 uur
vrijdagavond 19.00 uur - 22.30 uur
zaterdagmiddag 13.30 uur - 17.30 uur

Advertentietarieven 1/8 pagina € 12,50 ¼ pagina € 25,00
½ pagina € 50,00

Sponsors

eRHa Electronica	Drachten	Tj. Nicolai	Drogeham
Treintje Oost	Oosterwolde	Installatiebedr. Gebr. Koning	Ureterp
Bijlsma autobedrijf	Surhuisterveen	G. van Linde	Beetsterzwaag
Garage Willem Baron	Ureterp	Wiersma Logistics	Surhuisterveen

Schakelmaterialen
Readcontacten
Relais
Voedingen
Snoeren- kabels en
verbindingen

*Voor heel veel wat u nodig
heeft om de trein goed en op
tijd te laten rijden*

eRHa
eRHa electronica
9203 AN Drachten
Houtlaan 17
tel: 0512 - 543634

Datum Wisselkoerier

De **sluitingsdatum** voor het aanleveren van kopij:
Wisselkoerier nr. 2 = 1 juni 2018

Data Beurzen

Op de volgende data zijn de banen van "MD" of haar leden te bekijken:

TREINENSERVICE
In- en ombouw, onderhoud en reparatie van modeltreinen

Vraag vrijblijvend naar de mogelijkheden!

Xander Rijks
treinenservice@upcmail.nl

`t Seinhuis

In Sint Nicolaasga wordt door een aantal EU-ers gebouwd aan een keerlus.



De Märklinisten zijn druk bezig het "gat" op te vullen. Hierover de volgende keer meer.

De Fremo US ers maken rotsen en een brug op de nieuwe keerlus.

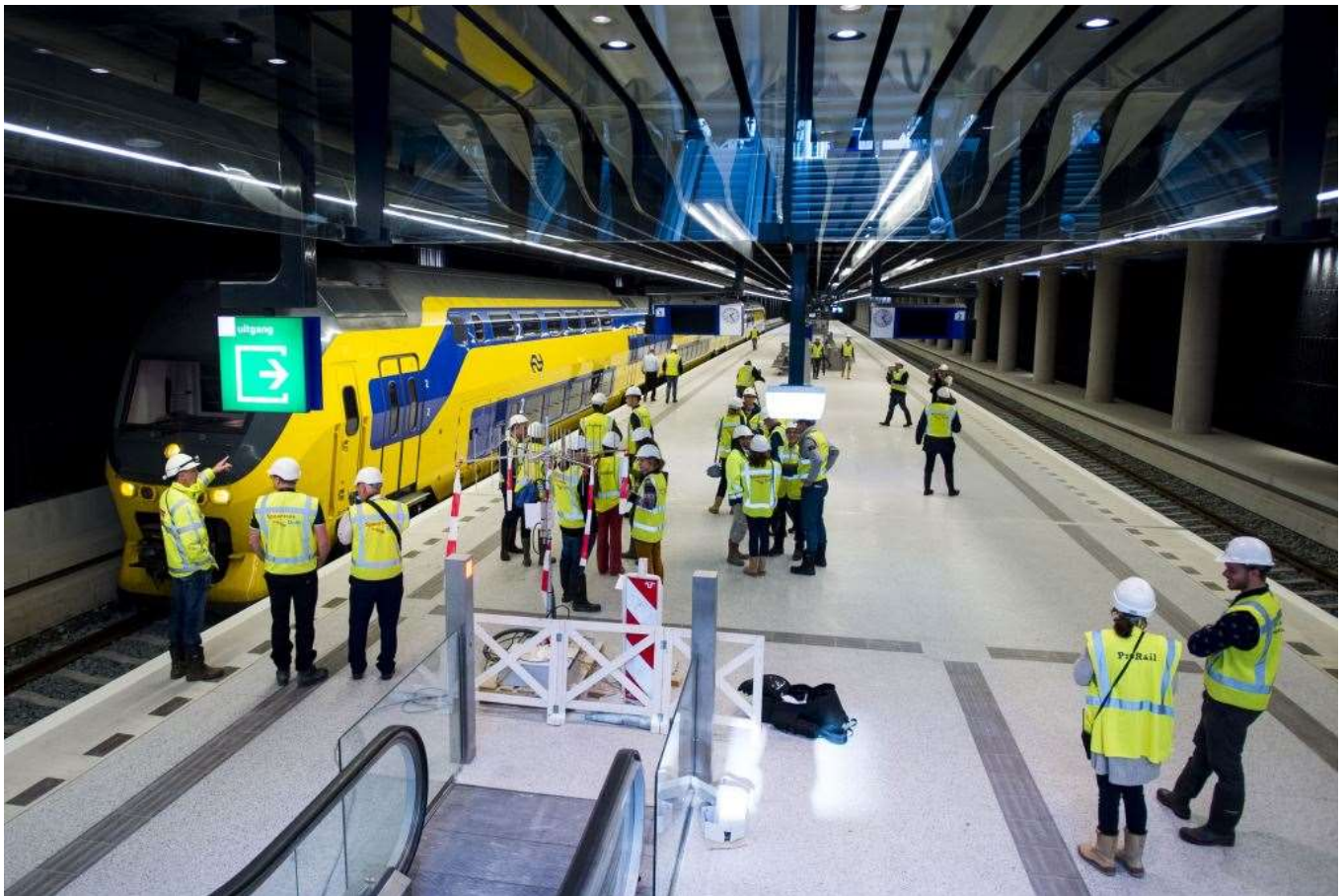
Fetze en Bram hebben de terminal voorzien van 2 overgangsbakken en hogere modulepoten. Ze kunnen nu aansluiten op de EU baan.

EL

Spoornieuws.

Delft:

Na een bouwtijd van 10 jaar is de spoortunnel in Delft eind vorig jaar opgeleverd. Het totale project, inclusief de 3^e ondergrondse fietsenstalling en de parkeergarage zullen in 2019 en 2018 in gebruik worden genomen. Op het voormalige stationemplacement worden nog woningen gebouwd. Boven de tunnel zal een park worden aangelegd. Hoewel de tunnel over vier tunnelbuizen beschikt zijn er nu maar twee in gebruik. Begin februari heeft de minister de opdracht verstrekt voor het viersporig maken van traject van Rijswijk naar Delft-Zuid. Zodat ook in de tweede tunnelbuis rails worden aangebracht. Verder zullen de sporen bij de stations Schiedam en Rotterdam-Centraal worden aangepast. Dit alles in het kader van het project "Programma Hoogfrequent Spoor" dat in 2025 op deze lijn van start moet gaan. Er moeten dan per richting 8 intercity's en 6 sprinters gaan rijden (circa om de vier minuten een trein). Het Rijk stelt hiervoor een bedrag van 300 miljoen Euro beschikbaar.



Havenlijn/Betuweroute:

Eind 2018 zal er een tweetal testritten worden gemaakt met een zelfrijdende trein. Een locomotief van RRF zal worden uitgerust met het ATO (Automated Trains Operation) systeem, niveau 2. Dit houdt in dat de trein met een soort slimme cruise-control wordt uitgerust. Tijdens de testen zal er nog wel een machinist op de trein zitten om bij onvoorziene omstandigheden te kunnen ingrijpen. De testtrein zal op de Havenlijn en de Betuwelijn tot Valburg (bij Elst) gaan rijden. Het grote voordeel van automatisch rijden is dat het spoor intensiever kan worden gebruikt (de treinen kunnen met een kleinere tussen afstand rijden). Verder is het energie verbruik lager omdat er met een gelijkmatiger

snelheid kan wordt gereden. De aanwezigheid van ERTMS-beveiliging op het baanvak is wel noodzakelijk. De Franse firma Alstom zal de benodigde apparatuur gaan leveren.

Emmen/Coevorden:

De provincie Drenthe probeert om in 2020 dagelijks passagierstreinen te laten rijden tussen Emmen en Rheine (Duitsland) via Coevorden en Bad Bentheim. Vanaf Coevorden zal dat gaan lopen via het net van de Bentheimer Eisenbahn en het laatste stuk over de sporen van de Deutsche Bahn. De BE heeft aangekondigd om in 2018 al met reizigerstreinen te gaan rijden tussen Bad Bentheim en Neuenhaus. Tot nu toe reden er op de sporen van de BE alleen goederentreinen. Om ook regelmatig passagierstreinen te laten rijden zullen de sporen en beveiliging moeten worden aangepast.



Groningen/Leeuwarden:

Op 12 oktober 2017 heeft ProRail aan BAM-infra de opdracht verstrekt voor het aanpassen van het spoor tussen Groningen en Leeuwarden in het kader van het "Spoorplan Noord-Nederland". Wanneer er gestart wordt met de werkzaamheden is op dit moment nog niet bekend.

Zwolle:

In de treinvrije periode van 24 februari tot 5 maart 2018 is aan de westzijde van het emplacement van Zwolle de bovenleiding verlaagd. Dit was nodig omdat de nieuwe busbrug zo laag mogelijk over de sporen moet worden aangebracht. De busbrug wordt zo laag om de stijging voor de bussen zo klein mogelijk te houden wat het energie verbruik van de bussen gunstig beïnvloed. Aan weerszijden van de brug moet de bovenleiding weer naar het normale niveau worden gebracht, wat heel geleidelijk moet gebeuren.



Utrecht:

Op vrijdag 17 november 2017 begon de nieuwe brug, met een gewicht van 3000 ton, voor over het Amsterdam-Rijnkanaal aan zijn reis. Over een speciaal aangelegde weg van 800 meter werd de brug, geplaatst op speciale transportwagens met in totaal 640 wielen, naar de locatie gereden. Hier werd het ene deel op een ponton gereden en naar de overkant gevaren. Zondag 19 november lag de brug op zijn plaats tussen de bestaande spoorbrug en de brug voor het autoverkeer. In april 2018 wordt de nieuwe brug in gebruik genomen en gaat men de naastgelegen spoorbrug renoveren. Met ingang van de nieuwe dienstregeling van 2019 zullen alle vier de sporen in gebruik worden genomen zodat deze flessenhals op het traject van Woerden naar Utrecht-Centraal zal zijn opgeheven en is het hele traject viersporig.

Londen-Amsterdam:

Vanaf 4 april 2018 gaat er een rechtstreekse Eurostar trein rijden tussen Londen en Amsterdam. De trein gaat tweemaal per dag en stopt ook in Rotterdam. De kosten van een kaartje begint bij €40,00 voor een enkele reis en de rit duurt 3uur en 45 minuten. De passagiers moeten wel 30 minuten voor vertrek aanwezig zijn voor paspoortcontrole en inchecken. Een rechtstreekse verbinding van Amsterdam naar Londen staat voor 2020 op de agenda. Dit heeft te maken met het feit dat er eerst afspraken moeten worden gemaakt over de beveiliging en de paspoortcontrole. Ook moeten hiervoor nog voorzieningen worden gebouwd op de stations van Amsterdam en Rotterdam. Wel gaat er tweemaal per dag een Eurostar rijden tussen Amsterdam en Brussel-Zuid. De verbinding zou eerst in 2016 al aanvangen maar toe waren de treinstellen nog niet toegelaten. Met de twee treinen kunnen net zoveel passagiers worden vervoerd als met 10 vliegtuigen. Nu vliegen er 60 toestellen per dag van Nederland naar Engeland.



De ontwikkeling van de spoorwegen in Nederland.

In het begin van de zestiger jaren kwam de NS in steeds slechter financieel weer terecht. Door de snelle stijging van de lonen, de enorme toename van het autobezit, waardoor het aantal reizigers terugliep en het sluiten van de mijnen in Limburg, met als gevolg dat een groot gedeelte van het goederenvervoer kwam te vervallen, zorgden voor oplopende verliezen.



In eerste instantie had de directie van de NS geen antwoord op deze ontwikkeling. Het enige wat werd gedaan was bezuinigen. Spoorlijnen werden opgeheven en het personeelsbestand liep met duizend personen per jaar terug. Automatisering en versobering was aan de orde van de dag. De stations werden gestandaardiseerd. Zo kwam de "sextant" als stationsgebouw op verschillende plaatsen te staan of werden stations verstoppt in kantoren of winkelcentra (Utrecht CS). De bediende overwegen werden vervangen door automatische halve overwegbomen.



Pas in 1968 kwam het besef dat aan de groei van het aantal auto's ook bezwaren kleefden. Het parkeerprobleem in de grote steden stak de kop op en het wegennet kon de groei van het wagenpark niet meer aan. Het openbaar vervoer moest hiervoor mede een oplossing gaan bieden.

Het was januari 1969 dat de directie van de Nederlandse Spoorwegen met een tweetal opmerkelijke toekomstvisies kwam. Eén voor de korte termijn "Spoorslag '70" en één voor de langere termijn "Spoor naar '75".

Spoorslag '70 had tot doel om met ingang van de dienstregeling van 1970 de service aan de reiziger sterk te verbeteren door een revolutionaire wijziging van de dienstregeling. Ook ging de frequentie op alle lijnen omhoog. Voortaan gingen er op 8 trajecten intercitytreinen rijden met vaste vertrektijden logisch verdeeld over het uur. Deze gingen stoppen op 40 grotere stations. Verder werden de aansluitingen verbeterd. Ook werd de maximumsnelheid op enkele trajecten verhoogd naar 140 km/h en de stops op de stations

verkort. In totaal liep de reistijd met gemiddeld tussen de 10 en 25% terug. Wat een enorme verbetering was. Daarnaast kwamen op alle trajecten stoptreinen te rijden die goed aansloten op de intercity treinen. De ontwerper van dit systeem was de wiskundige Ir. Van Witsen die als adviseur door de NS was aangetrokken. In vele landen is dit systeem later ook ingevoerd en heeft tot 2007 in Nederland uitstekend gefunctioneerd.

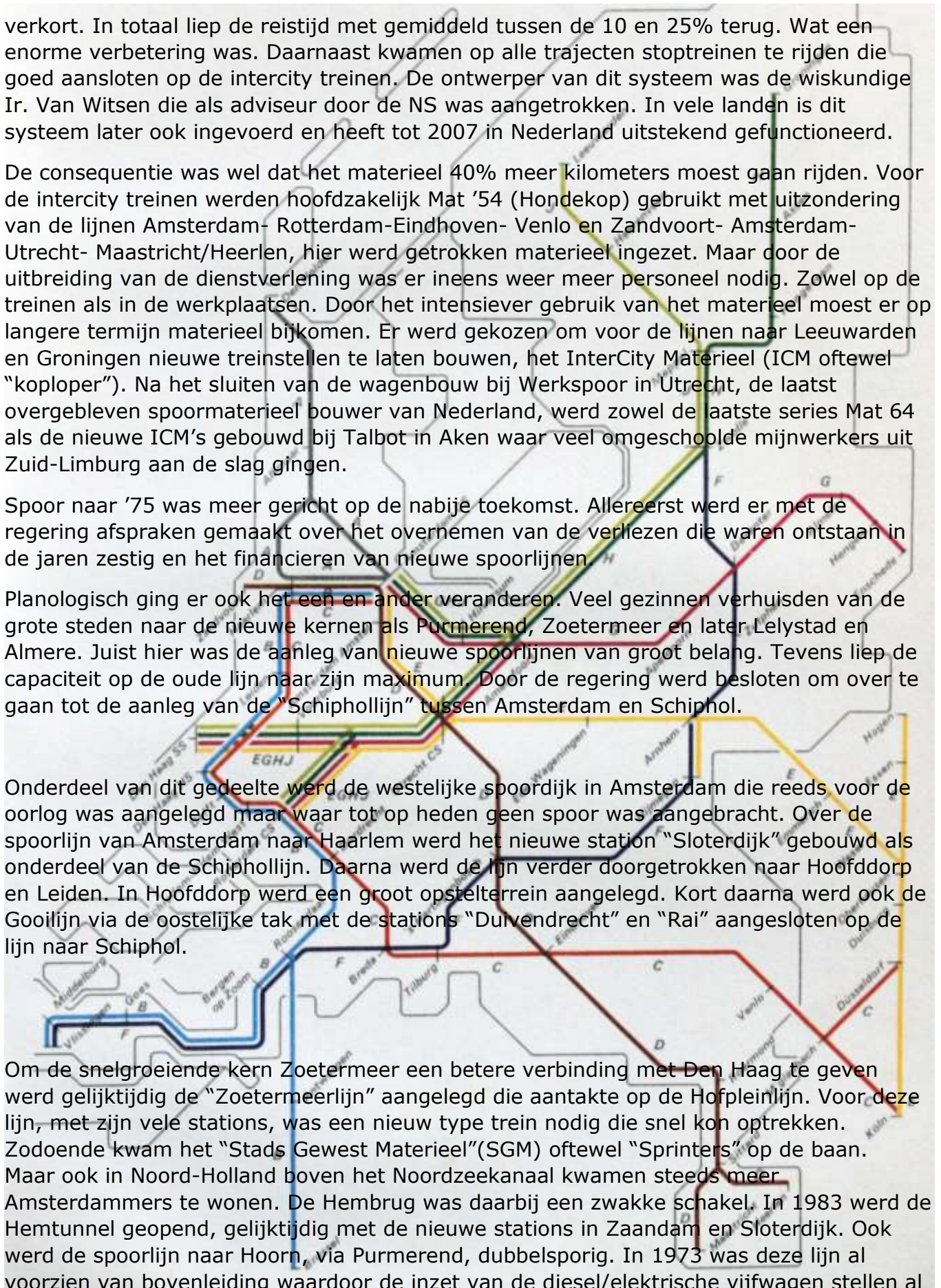
De consequentie was wel dat het materieel 40% meer kilometers moest gaan rijden. Voor de intercity treinen werden hoofdzakelijk Mat '54 (Hondekop) gebruikt met uitzondering van de lijnen Amsterdam- Rotterdam-Eindhoven- Venlo en Zandvoort- Amsterdam- Utrecht- Maastricht/Heerlen, hier werd getrokken materieel ingezet. Maar door de uitbreiding van de dienstverlening was er ineens weer meer personeel nodig. Zowel op de treinen als in de werkplaatsen. Door het intensiever gebruik van het materieel moest er op langere termijn materieel bijkomen. Er werd gekozen om voor de lijnen naar Leeuwarden en Groningen nieuwe treinstellen te laten bouwen, het InterCity Materieel (ICM oftewel "koploper"). Na het sluiten van de wagenbouw bij Werkspoor in Utrecht, de laatst overgebleven spoormaterieel bouwer van Nederland, werd zowel de laatste series Mat 64 als de nieuwe ICM's gebouwd bij Talbot in Aken waar veel omgeschoolde mijnwerkers uit Zuid-Limburg aan de slag gingen.

Spoor naar '75 was meer gericht op de nabije toekomst. Allereerst werd er met de regering afspraken gemaakt over het overnemen van de verliezen die waren ontstaan in de jaren zestig en het financieren van nieuwe spoorlijnen.

Planologisch ging er ook het een en ander veranderen. Veel gezinnen verhuisden van de grote steden naar de nieuwe kernen als Purmerend, Zoetermeer en later Lelystad en Almere. Juist hier was de aanleg van nieuwe spoorlijnen van groot belang. Tevens liep de capaciteit op de oude lijn naar zijn maximum. Door de regering werd besloten om over te gaan tot de aanleg van de "Schiphollijn" tussen Amsterdam en Schiphol.

Onderdeel van dit gedeelte werd de westelijke spoordijk in Amsterdam die reeds voor de oorlog was aangelegd maar waar tot op heden geen spoor was aangebracht. Over de spoorlijn van Amsterdam naar Haarlem werd het nieuwe station "Sloterdijk" gebouwd als onderdeel van de Schiphollijn. Daarna werd de lijn verder doorgetrokken naar Hoofddorp en Leiden. In Hoofddorp werd een groot opstel terrein aangelegd. Kort daarna werd ook de Gooilijn via de oostelijke tak met de stations "Duivendrecht" en "Rai" aangesloten op de lijn naar Schiphol.

Om de snelgroeiende kern Zoetermeer een betere verbinding met Den Haag te geven werd gelijktijdig de "Zoetermeerlijn" aangelegd die aantakte op de Hofpleinlijn. Voor deze lijn, met zijn vele stations, was een nieuw type trein nodig die snel kon optrekken. Zodoende kwam het "Stads Gewest Materieel" (SGM) oftewel "Sprinters" op de baan. Maar ook in Noord-Holland boven het Noordzeekanaal kwamen steeds meer Amsterdammers te wonen. De Hembrug was daarbij een zwakke schakel. In 1983 werd de Hemptunnel geopend, gelijktijdig met de nieuwe stations in Zaandam en Sloterdijk. Ook werd de spoorlijn naar Hoorn, via Purmerend, dubbelsporig. In 1973 was deze lijn al voorzien van bovenleiding waardoor de inzet van de diesel/elektrische vijfswagen stellen al tot het verleden behoorde. Door de toename van het aantal passagiers moesten de treinen langer worden. Om dit te voorkomen werd in 1983 begonnen met de bouw van



dubbeldekkers (DDM1) met stuurstandrijtuig. Als trek- /duwkracht werd gekozen voor de nieuwe Franse locomotief van de serie 1600. Deze locomotief is tussen 1981 en 1985 gebouwd bij Alstom als aanvulling en later als vervanger van de serie 1100. In totaal zijn er 58 van dit type gemaakt. Gelijktijdig werd er bij Talbot gewerkt aan de bouw van 226 intercity rytuigen van het type ICR. Ook bij deze rytuigen werd de 1600 ingezet. Voor het eerst in de geschiedenis van de Nederlandse Spoorwegen werd in 1989 de grens van 10 miljard reizigerskilometers overschreden.

Het goederenvervoer op het spoor was al geruime tijd verliesgevend. In 1968 besloot de NS om het stukgoed vervoer geheel onder te brengen bij het dochterbedrijf Van Gend & Loos. In 1984 koos Van Gend & Loos ervoor om alle transport via de weg te doen en het spoor vaarwel te zeggen. Enkele jaren later is Van Gend & Loos verkocht aan de scheepvaartmaatschappij Nedlloyd. Ook werden in die tijd 300 van de 400 losplaatsen opgeheven waaronder die in Drachten. Dit betekende in 1985 het einde van de



spoorbaan van Groningen naar Drachten over Peize, Roden, Leek en Marum.

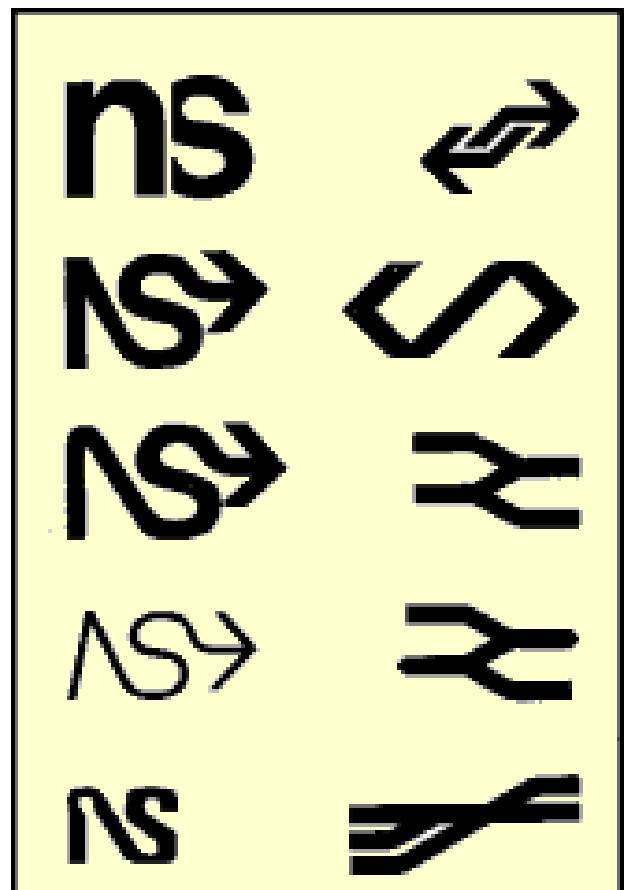
Wel nam het vervoer van containers snel toe. Om hier invloed op te kunnen uitoefenen nam de NS ook financieel deel aan de terminals in de havens van Rotterdam en Amsterdam. Ook werd er in 1957 een begin gemaakt met de aanleg van de havenlijn van Rotterdam naar Botlek. Het aandeel van de NS in het containervervoer liep in de loop van de tachtiger jaren op tot 23%.

In 1968 was men begonnen met het invoeren van de nieuwe huisstijl. Het openbaarvervoer moest zichtbaar worden. Het nieuwe logo "vishaken" in de volksmond moest "het transport in twee richtingen in een gesloten systeem" voorstellen. De groene, rode treinstellen werden geel met blauwe reclame banen. De locomotieven werden grijs met geel, velen later geheel geel. De rytuigen bleven eerst nog Berlijnsblauw met lichtblauwe reclame banen. De ICR-rytuigen werden blauw met een brede gele baan. Zelfs de sikken ontkwamen niet aan de verkleuring. Tot op heden houdt men over het algemeen vast aan deze kleurstelling.

FdJ.

Wordt vervolgd.

Bron: Spoorwegen in Nederland van Guus Veenendaal.



De NS 1200, een karakteristieke Nederlandse E- lok.

Als er 2 locomotieven zijn die, buiten de stoomlocs uiteraard, indruk op mij hebben gemaakt dan zijn dat wel de NS 1200 en de DB loc V200. Als kind heb ik beide de locs veelvuldig bezig kunnen zien bij station Arnhem, mijn geboorteplaats, en vond ze zeer indrukwekkend. Ik zat in de jaren 60 in Utrecht op school en ging met de trein naar school. Dan stond ik met een klasiegenoot vol bewondering de 1200 te bekijken langs het perron. De loc stond daar met zijn stam van 12 plan E rijtuigen te wachten op het vertrek signaal. Als deze imponerende blauwe kolos (zonder ontsierende vishaken) zich na het vertreksignaal in beweging zette begonnen de blowers indrukwekkend te blazen om de tractiemotoren te koelen.

De NS 1200 was een van oorsprong Amerikaanse locomotief die in Nederland door NV Werkspoor in licentie is gebouwd. Het ontwerp was van Baldwin-Westinghouse, die ook de draaistellen in het kader van de Marshall hulp geleverd heeft. De Loc was van het type Co - Co, dat wil zeggen 2 draaistellen met 3 assen dus 12 wielen. Het geheel met een aslast van 18 ton. Het vermogen van de 1200 was (is) 2226 KW(3000pk) continue waarmee de loc een snelheid kon bereiken van 150 km/uur. De dienstsnelheid was echter 130 km/uur. De trekkracht was 195 KW bij het aanzetten van de loc.



Oorspronkelijk zouden er 75 locomotieven gebouwd worden maar omdat Nederland in het kader van de wederopbouw na de oorlog een economische overeenkomst had met Frankrijk werden er andere locomotieven besteld bij Alsthom in Frankrijk. Dat waren locomotieven van de series 1100 en 1300. Als ruilorder hiervoor bouwde Nederland nieuwe binnenvaartschepen voor Frankrijk. Uiteindelijk werden er maar 25 locs van de serie 1200 geleverd.

De 1200-en stonden bekend als degelijke en betrouwbare locs. Deze goede reputatie werd bereikt door gebruik te maken van simpele techniek van voornamelijk de elektrische

installatie. De 6 tractie motoren konden in diverse combinaties geschakeld worden zodat zo efficiënt gebruik kon worden gemaakt van stroomgebruik en kracht. Met 2 motoren kon de lok nog rijden en thuiskomen. Hoe degelijk ze waren bewijst wel het feit dat ze na een revisie in 1980 nog tot 1998 bij de NS dienst hebben gedaan. Ook na die tijd hebben een aantal locs nog dienst gedaan en tot aan vandaag de dag zijn er nog steeds dienstvaardige locs van dit type.



De nrs. 1201 tot en met 1214 werden in 1952 in het turquoise afgeleverd, de rest werd in het bruin afgeleverd t.b.v. het goederenvervoer. De turquoise kleur (naar het kleurtje van de jurk van mevrouw Den Hollander) bleek zeer besmettelijk te meer omdat er in die tijd nog volop stoomlocs rondreden en soms ook nog als tractie dienden voor de turquoise rijkstugten. Rond 1956 werden alle locs en rijkstugten overgespoten in het Berlijns blauw. Eind jaren '60 werden de locs voorzien van het huidige NS vignet (vishaken) en in de jaren '70 werden ze in het geel/grijs gespoten. Later toen de NS de locs in 1998 afvoerde zijn er nog locs elders in dienst geweest met ander kleuren. Ook is er een loc gespoten in een Marklin uitvoering (zonder strijkijzer aan de onderkant).



Om hun levensduur te verlengen kregen de locs begin jaren '80 een grote revisie waardoor ze nog tot 1998 dienst konden doen. Alle locs hebben de einddatum gehaald en geen enkele loc is verongelukt. Dat is dus meer dan 40 jaar.

De 1200-en werd hoofdzakelijk gebruikt voor het passagiers vervoer, maar ook in het goederenvervoer kwam men ze veelvuldig tegen. De 1200 was niet de sterkste E-lok van de NS dat was nl de 1300, die werd in de jaren '50 dan ook hoofdzakelijk gebruikt voor het toen nog veelvuldige kolenvervoer.

Al met al kunnen we deze karakteristieke E-lok een succes nummer noemen . In model is deze loc uitgebracht door Fleischmann , Märklin en Lima . De model loc van Fleischmann is niet op schaal en de wielflenzen zijn te hoog voor de huidige railstandaard code 75. De loc van Märklin is wel op schaal en goed uitgevoerd maar de gelijkstroom uitvoering van Trix is nogal lawaaïg. De Lima uitvoering is eigenlijk volgens de nieuwe standaard niet meer serieus te nemen en wordt ook niet meer gemaakt.

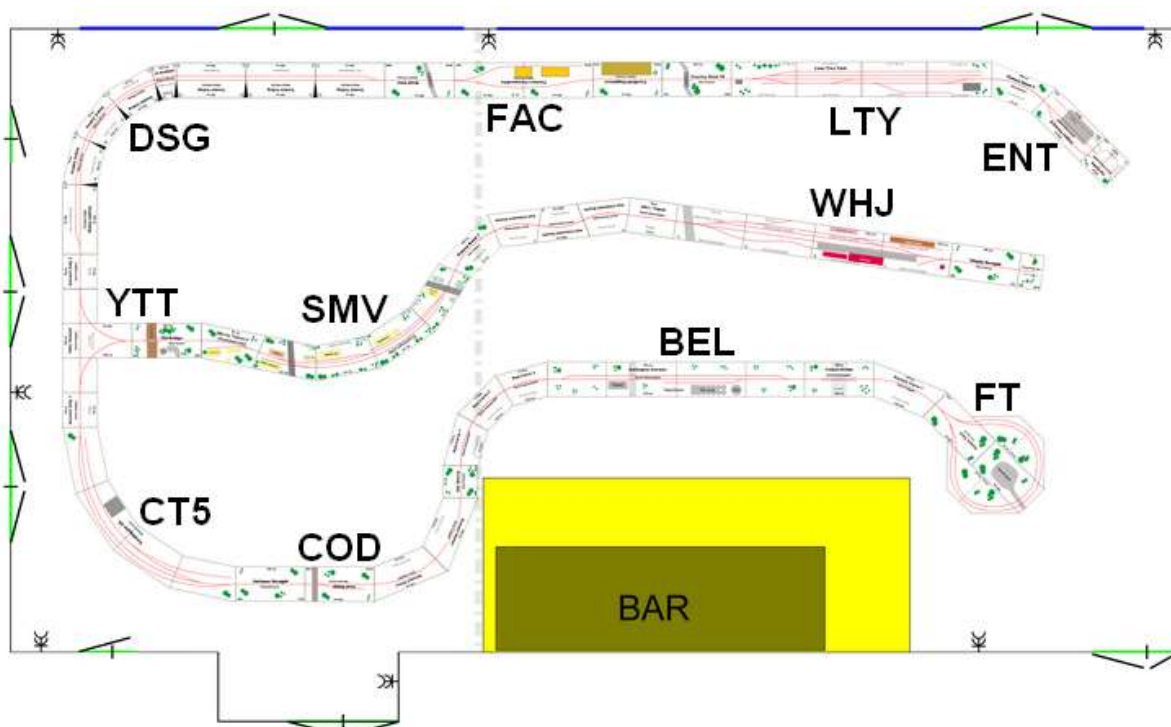
Roco heeft echter recent de 1200 opnieuw uitgebracht en dat is een heel gelikt model met fantastische rijeigenschappen. Hij is uitgebracht in het turquoise als eenmalige set in de originele kleur met 3 plan D-rijtuigen, in het blauw met NS vignet en geel grijs. In de loop van 2018 wordt hij ook uitgebracht in het Berlijns blauw zonder vignet. Ik kijk er verlangend naar uit.

Ed Cornelissen.

Amerikaans rijweekend in Februari.

Op een rustige ochtend terwijl de zon langzaam opkomt wordt de rust ineens verstoord door een ratelend geluid. Langzaam maar zeker wordt het sterker en sterker. Het is het geluid van een stapel modules die op wieltjes over de klinkers komt aanrijden om in het Dorpshuis van Siegerswoude te worden opgesteld.

Een paar weken ervoor is tijdens het afbreken van de opstelling op de Modelbouwbeurs in Leek de wens uitgesproken om eens een keertje een echt rijweekend te houden. In 5 weken tijd is daarop een locatie gevonden, het baanontwerp gemaakt en een rijplanning opgesteld. In diezelfde 5 weken hebben de deelnemers nog snel de nodige bouwacties ondernomen om modules klaar te krijgen en het rollende materiaal te voorzien van wagenkaartjes.



Het resultaat hiervan was dat we op vrijdag 9 februari om 3 uur 's middags klaar waren met het opstellen van meer dan 60 modules. Hiermee hadden we een baan gebouwd met een lengte van meer dan 50 meter en een rijlengte (waarbij je langs alle modules rijdt) van meer dan 100 meter. Kortom, een hele aardige baan. Omdat we vroeger klaar waren dan verwacht konden we de vrijdagavond gebruiken voor een uitgebreide sessie vrij rijden.



Zaterdagmorgen om 10 uur was iedereen aanwezig en ging de dienstregeling van start op een mooie model maandag in 1965. Onder begeleiding van de snelle klok (1 minuut echte tijd = 6 minuten modeltijd) werden de geplande treinen voor die dag gereden. Die varieerden van de lokale RDC voor passagiers tot de grote doorgaande treinen met reefern en kolen. Na een uitgebreide lunch, was het tijd voor de tweede ronde en werden de treinen gepland voor de dinsdag gereden.



Op zondag was het alweer tijd voor de laatste rijssessie. Ook deze verliep naar volle tevredenheid van alle deelnemers. Na de lunch was er nog een uurtje tijd voor vrij rijden waarna de zaal om 4 uur 's middags weer helemaal leeg was.

De dag eindigde met een ratelend geluid wat langzaam in de verte verdween omdat de stapel modules weer naar huis werd gereden.



Indien onbestelbaar svp retour naar:

E Luxen
Douwetille 22
9254AR Hurdegaryp



Cornelissen
Bouw- en klussenbedrijf

Heide 6
8521DG Sint Nicolaasga
Tel.: 0513 - 43 19 40
Fax: 0513 - 43 40 51
Mob.: 06 - 29 153 793